



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement

IMPOSITION DU CARBURANT D'AÉRONEF ET ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSIONS

[Note présentée par le Bahreïn et l'Égypte au nom des membres
de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note examine l'imposition du carburant d'aéronef et l'échange de droits d'émissions. À la lumière de la présente note et afin de préserver la continuité des opérations de transport aérien, tout en garantissant une participation active des pays en développement à l'industrie conformément aux Objectifs stratégiques de l'OACI et aux recommandations des Conférences de transport aérien de 1994 et de 2003, les membres de la Commission arabe de l'aviation civile invitent l'Assemblée à examiner les mesures ci-après.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à convoquer une conférence internationale sous les auspices de l'OACI pour examiner les mesures visant à réduire l'incidence néfaste de l'aviation civile sur l'environnement ;
- à demander instamment aux États membres de s'abstenir d'imposer des taxes sur le carburant d'aéronef ;
- à demander instamment aux États membres qui ont imposé des taxes de revoir leur position afin de réduire le fardeau pour les compagnies aériennes ;
- à demander à l'OACI d'agir rapidement pour élaborer des lignes directrices et des contrôles clairs et précis concernant un régime d'échange de droits d'émissions afin de ne pas entraver le progrès du transport aérien ou limiter la participation des compagnies aériennes des pays en développement à l'industrie du transport aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C (<i>Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement</i>).
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Après la quatrième Conférence de transport aérien, qui s'est tenue en 1994, de nombreux faits nouveaux ont eu lieu dans le domaine de la libéralisation du transport aérien, avec notamment l'accent que la Conférence a mis sur la nécessité d'assurer une participation effective des pays en développement à l'industrie du transport aérien international. Par la suite, la cinquième Conférence de transport aérien tenue en 2003 a également adopté ce même objectif. Les Objectifs stratégiques de l'OACI ont ensuite été adoptés pour la période 2005-2010 ; ceux-ci ont souligné la nécessité de poursuivre les opérations d'aviation et de renforcer les éléments de sûreté, de sécurité et d'efficacité tout en limitant au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile sur l'environnement.

1.2 Dans ce contexte, de nombreux pays en développement ont opté pour des politiques de libéralisation aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral pour garantir leur participation effective à l'élaboration de la réglementation internationale et ils ont enlevé toute restriction réglementaire entravant la participation des compagnies aériennes. Ceci a conduit à une croissance importante et tangible du trafic mondial et des mouvements touristiques. Ces pays ne s'attendaient cependant pas à voir leurs compagnies aériennes être confrontées à de nouveaux genres de restrictions et de défis, certains États ayant imposé de nouvelles taxes sur le carburant d'aéronef, qui atteignent parfois une valeur plus élevée que le carburant lui-même. Ces taxes ont été imposées alors que les compagnies aériennes faisaient déjà face au fardeau des prix du carburant plus élevés au cours des dernières années, car la facture du carburant a représenté à certaines occasions 26 % des coûts totaux d'exploitation, atteignant 112 milliards de dollars en 2006. De plus, le Conseil européen des ministres de l'environnement a pris la décision d'inclure l'aviation civile dans le régime européen d'échange de droits d'émissions qui s'appliquera aux exploitants européens dès 2008 et aux exploitants étrangers à partir du début de 2012.

2. ANALYSE

2.1 Les États qui ont imposé des taxes sur le carburant d'aéronef justifient cette action en alléguant qu'elle aide à protéger l'environnement des émissions des moteurs d'aviation. Nous aimerions reprendre dans la présente note ce qui a été souligné par l'IATA à de nombreuses occasions ainsi que son analyse scientifiquement exacte du problème, qui indique que la contribution du transport aérien à la pollution de l'environnement par le CO₂ est évaluée à 2 % et que les États membres de l'IATA ont fait des efforts considérables et consenti d'énormes investissements pour acquérir de nouveaux avions modernes pour des dizaines de milliards de dollars. Ces efforts ont conduit à une augmentation de 70 % du rendement énergétique, et les aéronefs civils qui ont été commandés et qui ne sont pas encore livrés aideront à réduire les émissions des moteurs d'aviation de 25 % d'ici 2020. Par ailleurs, eu égard au rôle important que joueront les compagnies aériennes dans le développement économique de tous les pays du monde et considérant que cette industrie est le moteur du développement économique, de la croissance du commerce et du tourisme ainsi qu'un moyen de rassembler des personnes aux niveaux social et culturel, elle doit recevoir le même traitement que d'autres modes de transport, car il n'existe aucune taxe semblable qui soit imposée sur les chemins de fer, le transport routier ou le transport maritime.

2.2 En outre, les pays qui ont imposé ces taxes sur les compagnies aériennes, qui atteignent dans certains cas un milliard de livres sterling, ont-ils utilisé ces recettes pour planter des arbres ou mettre en œuvre des projets visant à améliorer l'environnement et réduire les risques du réchauffement planétaire ? Ou cela n'a-t-il été qu'un moyen de percevoir des fonds et trouver des sources de recettes pour leur trésorerie, tout en limitant les possibilités pour les compagnies aériennes des pays en développement d'avoir accès à leurs marchés, malgré les accords « ciel ouvert » qui demandent l'élimination des restrictions réglementaires ?

2.3 Dans ce même contexte, la situation financière des compagnies aériennes a commencé à s'améliorer après les pertes évaluées à 41 milliards de dollars qui ont été accumulées au cours des dernières années. Les compagnies aériennes sont revenues à la rentabilité et l'IATA s'attend à ce que les bénéfices atteignent 5 milliards de dollars en 2007. Ce montant est cependant encore insuffisant pour encourager les investissements et représenter un taux de rendement acceptable pour les fonds investis dans le secteur. Pour parvenir à un résultat acceptable, il est nécessaire que les États soutiennent les compagnies aériennes dans leurs efforts visant à améliorer leur situation financière, en particulier au moment de l'augmentation des prix du carburant. Ils ne devraient pas imposer un fardeau supplémentaire par le biais de ces taxes. Ils doivent aussi trouver des méthodes appropriées et efficaces pour limiter l'incidence du transport aérien sur l'environnement et en même temps permettre aux compagnies aériennes de renouveler leur flotte, ce qui, bien entendu, aura un impact positif sur la protection de l'environnement et réduira au minimum tout effet néfaste.

2.4 Le régime d'échange de droits d'émissions aura également un impact négatif considérable sur les compagnies aériennes tant nationales qu'étrangères, en particulier en l'absence d'un mécanisme, de lignes directrices ou de contrôles pour protéger les compagnies aériennes, et surtout si les recettes perçues ne sont pas utilisées dans le domaine de la protection de l'environnement. D'autres États et régions pourraient également adopter une approche semblable en se fondant sur le principe de la réciprocité. Ceci à son tour aura un impact négatif considérable sur le développement et la croissance du transport aérien et le rendra incapable de suivre le rythme du développement économique du monde. Cela empêchera également la participation et l'interaction entre les peuples du monde, car ces fardeaux et coûts financiers seront transférés aux consommateurs des services aériens sous forme de tarifs plus élevés.

3. MÉTHODES APPROPRIÉES ET EFFICACES POUR PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

3.1 La protection de l'environnement est une préoccupation des États arabes tout autant qu'une préoccupation internationale. En conséquence, le Groupe arabe estime que l'OACI devrait être l'unique forum où les lignes directrices nécessaires sont élaborées pour un régime cohérent et efficace d'échange de droits d'émissions de l'aviation civile internationale. Les décisions de l'OACI à cet égard doivent être respectées par tous ses États contractants.

3.2 Nous croyons que l'imposition de taxes ou de redevances sur le carburant n'est pas la solution optimale pour réduire les émissions des moteurs d'aviation. Elle est plutôt une option qui augmenterait le fardeau pour les compagnies aériennes et les rendrait incapables de moderniser leur flotte, ce qui ne pourra que contribuer à aggraver le problème. De plus, les indicateurs montrent que le transport aérien connaît une croissance réelle et que les marchés de l'Asie et du Moyen-Orient sont très prometteurs, car la croissance y est à double chiffre. Quel est donc la solution optimale ?

3.3 La bonne solution réside dans des politiques qui permettent aux compagnies aériennes d'acquérir de meilleurs aéronefs civils à faible consommation de carburant, tout en explorant et en planifiant à nouveau les routes aériennes afin de réduire les temps de vol. L'IATA a fait des efforts louables dans de nombreuses régions du monde dans cette direction et a atteint des résultats très positifs. De nouvelles améliorations en matière de contrôle de la circulation aérienne ont permis de réduire les retards de vols au sol et en l'air. Il est clair que ces améliorations permettent de s'attaquer au problème de manière appropriée, car les statistiques démontrent que des économies évaluées à 13,5 milliards de dollars pourraient être faites. Ceci à son tour aidera à améliorer la performance financière des compagnies aériennes tout en protégeant l'environnement.